

GENEF ALMAS

- ROMANIA November 1941

Capit. G.I. Antonie MARCULIA

Serg Felder

NAZI WAR CRIMES DISCLOSURE ACT

Declassified and Approved for Release
by the Central Intelligence Agency
Date: 2005

OPERAZIONE ALESSANDRIA 19 - 12 - 1941

RELAZIONE CAPITANO G.N. Antonio MARCEGLIA

=====000=====

APPARECCHIO: S.L.C. 223

OPERATORI: Cap.G.N. Antonio MARCEGLIA
Palm. Spartaco SCHERGAT

^^^^^^

La relazione ha inizio dal momento in cui il mio operato diventa autonomo e termina all'atto del mio internamento. Per la parte che precede riferirsi alla relazione del Ten. di Vasc. DE LA PENNE.

Alle 015 abbandono la formazione a circa un centinaio di metri dalla testata del frangiflutti in seguito ad una errata valutazione di uno scoglio di carica subacquea che interpreto come urto contro uno scoglio per cui fermo la macchina.

Rimetto in moto e mi allontano percorrendo lentamente un'ampio arco intorno alla testata del molo. I fanali sul molo e sulle ostruzioni sono accesi, si sentono delle voci, un uomo con la lampada a petrolio s'è muove sulla testata.

Durante la navigazione vengono lanciate altre tre cariche subacquee l'effetto è crescente e la strizione alle gambe mi evita di cadere un'altra volta in errore.

Riconosco l'ostruzione fissa esterna e la costeggio fino al fanale rosso di estremità quindi accosto per rotta 40°.

Non incontro l'ostruzione mobile della porta perchè, come era previsto dall'accensione dei fanali, è aperta.

Verso le 0040 sento un leggero fruscio a poppavia sinistra, mi volto e vedo la sagoma grigia di un cacciatorpediniere che mi sta rapidamente superando. Gli uomini sul castello sono al posto di manovra, il C.T. passa ad una distanza di circa 15 metri, accosto a dritta per allontanarmi; cercando contemporaneamente di diminuire le dimensioni del mio bersaglio.

Respiro sempre all'atmosfera, il mio secondo uomo ha già iniziata la respirazione in ossigeno ed è completamente rovesciato sulla dritta dell'apparecchio in modo da non uscire dall'acqua.

Sopraggiunge un altro C.T., continuo la rotta di allontanamento per portarmi a riparo dai galleggianti dell'ostruzione fissa interna. Raggiungo l'ostruzione al passaggio del 3° C.T. Detta ostruzione è composta da galleggianti sferici di circa 1 metro alla distanza di 4-5 metri uniti fra loro da un cavo metallico molto flessibile. Passo questa ostruzione e la seconda, che dista circa 20 metri in superficie, penetro nel bacino compreso fra ostruzioni e frangiflutti del legname e con rotta 90° procedo al riconoscimento del frangiflutti.

Durante questa navigazione incontro uno dei nostri apparecchi il quale però non si accorge della mia presenza, verrò in seguito a sapere che quello del Cap. MARTELOTTA.

Prosegua a mezza forza con rotta 20° nel bacino compreso fra il frangiflutti interno e i moli dello scalo legnami. Avevamo scelto queste rotte per avere il massimo numero di riferimenti possibili a terra.

Mi tengo per quanto è possibile sull'asse di simmetria di detto bacino perché il frangiflutti del legname sono ormeggiati 2 incrociatori, su quali però non scorgo segno di vita.

Al lato Nord del molo più settentrionale dello scalo legnami è giato un piroscafo che sta scaricando o caricando, facendo largo uso di pelloni che illuminano diffusamente lo specchio circostante. Sono costato nell'ultimo tratto a tenirmi leggermente più vicino al frangiflutti.

Avvisto la sagoma della nave da Battaglia francese "LORRAINE", fescelego a terra un punto di riferimento sulla rotta 40° che è la mia i d'attacco. Detto riferimento è costituito da una fila di luci azzurre se le finestre di una officina o di un magazzino.

Durante la navigazione su rotta 40° incontro un piroscafetto all'ora e dopo un po' avvisto alla distanza di circa 300 metri il mio bello, la Nave da Battaglia "QUEEN ELIZABETH". La nave è mimetizzata a striscioni neri sub orizzontali, al centro e a poppa a striscioni verticali.

Dopo 5 minuti di navigazione avvisto di prora dei galleggianti ostruzione in gruppi di 4 a forma sferica di diametro non superiore a centimetri..

Accosto a sinistra portandomi parallelo a questa ostruzione e fe L'ostruzione, ad una prima analisi risulta costituita da una rete di preferisco non scavalcarla, non conoscendone nè gli scopi nè l'esatta tuzione.

Fiancheggio l'ostruzione dirigendo verso la prora della nave arr così all'estremità, che è costituita da un barile di benzina. Entro nel cino interno e girando intorno alla prora della nave mi porto sul succo dritto per non rimanere fra la nave e le luci del piroscafo. Uniccgno di vita a bordo: la brace della sigaretta di un uomo che passeggi castello.

Mi porto in corrispondenza al fumaiolo e indosso la maschera.

Alle 0300 mi immergo ad una distanza dal bersaglio di circa 30-40 metri.

L'assetto dell'apparecchio è pesante, la sua velocità di caduta è via via che si scende nè mi riesce di fermarlo con i timoni forse chè non è abbastanza abbriavato in avanti. Sento un'acuto dolore all'occhio, finalmente tocchiamo fondo a 13 metri sollevando una nuvola di f

Incomincio a strisciare sul fondo con rotta 180°; il rumore di u tore alternativo, probabilmente la centrale elettrica di bordo si fa sempre più forte via via che ci avviciniamo.

A un certo momento ritengo di essere sotto lo scafo, mando in ric zione il palombaro che sale con l'ascensore (cimetta assicurata all'apparecchio) per circa 5-6 metri. Ritorna e mi fa segno di proseguire. Av di qualche metro, ora il rumore è molto forte, faccio eseguire un'altra cognizione. Il palombaro mi fa segno di salire.

Dò aria alla casa emersione, l'apparecchio tarda a staccarsi dal do, finalmente si muove e salendo sempre più rapidamente urta con viola contro lo scafo della nave.

Sono in corrispondenza all'altra aletta di rollio di dritta alla quale assicuro l'apparecchio con un sergente (morsetto). Mando il palombaro l'altra aletta per eseguire il collegamento. Nella suddivisione del 1 ro avevo assegnato al Pal. SCHERGAT questa fase avendo verificato la scarsa capacità di mantenere l'equilibrio e la direzione sott'acqua di notte.

Il primo tentativo non riesce, me ne accorgo dall'andamento del c vetto che ci unisce. SCHERGAT ritorna e gli ordino di ritentare.

Dopo un certo tempo che mi sembra enorme ricevo finalmente il segnale: è arrivato dall'altra parte. Gli porto l'altro sergente e assicuriamo il cavetto all'altra aletta di rollio di sinistra.

Ritorniamo all'apparecchio, SCHERGAT stacca la carica, ma al momento di porgermi la cima di questa mi avverte che si sente male. La lunga

manenza nella respirazione in ossigeno e il lavoro a 10 metri di profondità gli hanno prodotto un'inizio di avvelanamento da ossigeno con le caratteristiche scosse epilettiche.

Termino il lavoro da solo: porto la testa in corrispondenza alla chiglia della nave, l'assicuro con la cima al cavetto ad una distanza di un metro e mezzo dallo scafo e metto in moto le spolette. Sono circa le 0325. Ritorno all'apparecchio, allago la cassa emersione, mi stacco dalla nave e ricalco sul fondo.

Ricomincio a strisciare sul fondo. Le condizioni del mio secondo uomo si sono fatte quanto mai precarie, mi fa ripetuti segni di salire, finalmente dà aria alla cassa emersione.

La salita diventa agitata, cerco di rallentarla allagando parzialmente l'emersione, ciononostante usciamo dall'acqua in mezzo ad un forte ribollio.

Da bordo si sono accorti, un riflettore da poppa illumina lo specchio d'acqua dal quale emergiamo. Ficchiamo la testa sott'acqua e aspettiamo. Dopo un minuto è nuovamente calmo.

Riprendo in senso diverso le rotte d'arrivo. Passando di prora alla nave scorgo a proravia della nave da Battaglia "VALIANT", una luce puntata sull'acqua e mi sembra di vedere un'imbarcazione. Forse c'è qualcosa che non va per i miei compagni.

Ad un centinaio di metri dalle ostruzioni della nave, fermo, ci leviamo le maschere e mettiamo in moto le spolette delle bombe incendiarie. Proseguo con rotta 220°, oltrepasso il piroscalo da carico poi accosto leggermente a sinistra per riconoscere la costa, mi trovo così a navigare a un certo punto nelle acque fetide dello scarico di una cloaca.

Oltrepasso lo scalo legnami; raggiungo la banchina del coccone e finalmente riconosco la spiaggia del macello. Avevo scelto questa spiaggia come punto di sbarco perché si trovava fuori della cinta doganale del porto che sapevo fortemente sorvegliata.

Mi allontano dalla costa per portarmi in acque profonde, ci leviamo i respiratori, li svantriamo e affondiamo, appesantisco l'apparecchio, metto in moto l'autodistruttore e lo affondo. A nuoto dirigiamo lentamente verso terra.

Alle 0430 circa tocchiamo terra, ci spogliamo sotto la carena di una barca in secca, nascondiamo i vestiti sotto dei sassi, perchè non è prudente gettarli in mare che in quel punto è poco profondo, indi ci avviamo a cercare un'uscita. Troviamo un muro e lo seguiamo finchè troviamo una porta che è aperta. Stiamo per varcarla quando siamo fermati da un arabo che stava seduto dietro la porta e di cui non ce ne eravamo accorti. Attraversiamo uno spiazzo, probabilmente di raccolta del bestiame e finalmente raggiungiamo la strada asfaltata che va verso Alessandria. Dopo pochi metri venimmo nuovamente fermati da un soldato sudanese di guardia ad un capannone. Gli parlo in francese, non capisce, finalmente chiama un'altra sentinella di guardia più avanti, credono che siamo marinai francesi che abbiamo perduto la strada e ci indicano la via per l'imbarcadero.

Proseguiamo tenendoci vicino alle rotaie del tram per non fare altri brutti incontri.

Verso le sei incomincia ad albeggiare, rovesciamo i polsi delle maniche per nascondere i galloni e il collo all'interno per nascondere le stellette

~~0615~~ 0615 circa passando sul calvalcavia che attraversa il tronco ferroviario che entra nella zona portuale sentiamo uno scoppio, piuttosto leggero. Le navi non sono visibili.

Alle 0640 arrivo alla stazione ferroviaria, ci rechiamo al bar per rifornirci e riscaldarci. Siamo bagnati ed abbiamo sul viso i segni della notte passata in acqua.

Al momento di pagare presento una delle banconote da 5 sterline che ci erano state date, il cameriere non conosce la moneta; si reca all'Ufficio militare della stazione e agli sportelli dei biglietti ma non possono cambiargliela. La valuta inglese già da tempo non ^{ha} corso in Egitto; e il cambio è autorizzato solo nelle banche previo riconoscimento dell'individuo. Le banche a quell'ora sono chiuse. Prendo una carrozzella e passo da vari cambiavalut e dall'agenzia Cook, ma tutti rifiutano di cambiarmi la banconota, finalmente

all'angolo di una piazza trovo un cambiavalute ambulante che mi dà 380 piastre. Pago il bar, la carozza, altre manze, intanto si è fatto tardi ed il tre no per Rosetta è già partito, il prossimo parte alle 16.

Lo schema di ricupero degli operatori era il seguente: un Smg. al Comando del C.C. LOMBARDI si sarebbe trovato nelle notti del 24 e 26 dicembre dal le 00 alle 0300 quindici miglia a nord della bocca del Nilo a Rosetta. Gli operatori avrebbero dovuto procurarsi il mezzo per raggiungere il sommergibile. Il riconoscimento sarebbe avvenuto a voce.

Nella mattinata ci rechiamo sulla sponda del canale Mamoudieh dove ci stendiamo al sole ad asciugare noi e i quattrini.

Verso mezzogiorno ritorno in città per cercare di cambiare altri quattrini, ma inutilmente perchè non riesco a trovare il cambiavulete. Andiamo allora a mangiare in un ristorante a buon prezzo. Dopo mangiato vagabondiamo un po' senza mai sostare troppo perchè destiamo l'attenzione dei poliziotti egiziani, finalmente verso le 15,30 ritorniamo in stazione. Acquisto 2 biglietti di 3^ classe per Rosetta e mi installo in mezzo ad un gruppo di indigeni.

L'aver scelto la 3^ classe mi permette di evitare un controllo da parte della polizia.

Verso le 19 arrivo a Rosetta, la cittadina è buia non solo per l'oscuramento ma anche per l'assenza di luce elettrica. Seguo la corrente dei viaggiatori che esce dalla stazione. Ad un negozio di barbiere chiedo di indicarmi un albergo; un garzone s'offre di accompagnarmi ma ho fatto pochi passi che vengo fermato da un soldato egiziano armato di fucile e baionetta e invitato a seguirlo all'Ufficio di Polizia. Là vengo interrogato da un funzionario civile che per fortuna conosce solo l'inglese. Gli racconto che siamo due marinai francesi, venuti a passare la fine settimana a Rosetta. Ci chiede come siamo sprovvisti di documenti, anche del pass per entrare ed uscire dal porto di Alessandria, gli spiego che non avevamo ritenuto necessario portarli. Alla fine si accorge che abbiamo ancora quattrini e si offre di portarci a mangiare e poi all'albergo. Ci fa spendere molto, ma per lo meno anche questa volta ce la caviamo.

Prima di andare a dormire affido al poliziotto una banconata da 5 sterline; avendo egli affermato che forse all'ospedale inglese gliela avrebbero cambiata.

La camera dove dormiamo ha come uniche suppellettili 2 letti costituiti da un tavolaccio e due imbottite senza lenzuola.

Al mattino lo stesso poliziotto della sera viene a svegliarci e usciamo con lui a passeggiare. Non ha cambiato la banconata perchè gli offrivano solo 3 lire egiziane.

Per stornare i suoi sospetti risaliamo il corso del Nilo poi ad un certo momento mi libero dal poliziotto regalandogli una mancia.

Invertiamo direzione e scendiamo verso la foce dove dovrebbero trovarsi delle barche da pescatori, delle quali potremo eventualmente impadronirci.

Rosetta è distante 5 Km. dal mare, ne percorriamo circa 2 lungo la strada che fiancheggia la riva sinistra del Nilo. Poco dopo siamo fermati da un camionetta con una ventina di uomini della polizia costiera egiziana che ci chiedono le generalità. Sono poco persuasi ma ci lasciano andare ordinandoci di ritornare sui nostri passi. Sono sempre assillato dal bisogno di danaro. Dobbiamo vivere altri 6 giorni, non solo, ma nell'eventualità di non trovare il sommergibile ho in progetto di continuare a vela fino a Creta e per far questo ci vogliono almeno 10 giorni di viveri.

In paese cerco di nuovo il poliziotto deciso a cambiare la moneta anche ad un cambio così sfavorevole. Ritorno all'Ufficio di Polizia ma non riesco a ricordarne bene il nome.

Ci compriamo qualcosa da mangiare e andiamo a consumarla sotto la tettoia di una soecie di Buffet non lontano dal Nilo.

Verso le 2 del pomeriggio ripassa la camionetta del mattino questa volta si fermano e ci invitano a salire. Ci portano ad un posto di polizia in mezzo alla campagna e dopo alcune telefonate, di nuovo a Rosetta. I poliziotti non conoscono il francese e si servono per interprete di un europeo che poi saprà essere di origine ungherese. Questi cerca di trarmi dai guai, se bene abbia capito che c'è qualcosa di poco chiaro, ma non riesce.

Veniamo lasciati in custodia alla polizia di Rosetta. Verso le 17 arriva un funzionario a cui racconto la solita storia, alla fine si decide a farci perquisire. Trova la tessera di Ufficiale e dopo alcuni minuti riesce a decifrare "R.MARINA ITALIANA". Va in escandescenze ma per poco, stende un primo verbale e fa una specie di interrogatorio tramite un interprete che in genere ha frequentato scuole di religiosi italiani, dal quale viene a sapere che ci troviamo in Egitto da pochi giorni e basta. Ci viene portato da mangiare e pernottiamo su un pancone del corpo di guardia. L'indomani mattina veniamo portati in treno ad Alessandria ammanettati malgrado le mie proteste.

Durante la perquisizione mi viene sottratta una catenella d'oro con medaglietta e ci vengono sequestrati orologi subacquei e valuta.

Ad Alessandria veniamo portati al Comando della polizia Egiziana, dove già sanno di che si tratta avendo catturato 2 giorni prima il Capitano MARTELLOTTA e veniamo consegnati agli inglesi che ci trasportano in un forte a lungi dalla stazione, sede di un Comando militare. Una vettura della marina con scorta di fucilieri ci porta a Ras El Tin al Comando Marina. Un Ufficiale interprete mi chiede dove abbia lasciato l'apparecchio. Al mio rifiuto di rispondere non insiste. Ad una parete vedo un piano degli ormeggi con annessa specifica delle navi. Vengo così a sapere che il mio bersaglio è la "QUEEN ELIZABETH" e che l'altra è la "VALIANT".

Vengo portato in una cella di rigore e lasciato senza mangiare.

Dopo poche ore parto per il Cairo dove vengo trasportato al campo di interrogazione di Abbassia, dove trovo i miei compagni.

Il giorno 24 dicembre vengo interrogato per 2 ore. Le domande vertono soprattutto su nostri supposti appoggi a terra e relativi segnali e su particolari tecnici dell'apparecchio, piuttosto ingenui data l'ignoranza sull'argomento da parte dell'interrogatore.

Ad alcune domande rifiuto di rispondere, ad altre rispondo con delle mezze voci, rispondo solo a quelle di nessuna importanza nei riguardi dell'organizzazione e del materiale. Cerco di avere notizie dei danni prodotti senza circoscrizioni. Il giorno 30 vengo trasportato al Campo 321 in Palestina dove ha inizio la mia vera vita di prigionia di guerra.

Comandanti dei campi nei quali ho vissuto:

Campo 321	fino all'agosto 1942	T.V. DE LA PENNE
" 321	" " dicembre "	Col. A.A. DE SILVESTRO
" 24 India	" " Marzo 1943	Col. Ftr. DI MEO
" 24	" " giugno "	Col. Ftr. VINAI
" 27	" " agosto "	Col. S.M. VERNIA
" 27	" " febbraio 1944	Col. Art. NENNINI

OSSERVAZIONI E PROPOSTE

Il comportamento del mio secondo uomo Pal. Spartaco SCHERGAT durante la missione è stato superiore ad ogni elogio e il lavoro che io gli avevo assegnato è stato condotto a termine magistralmente. Durante la prigione nel periodo che è stato insieme a me fino al Settembre 1942 si è dimostrato attivo e disciplinato.

li, 15 maggio 1944

IL CAPIANO G.N.
F/te (Antonio MARCEGLIA)

GENERAL MAS

= ALESSANDRIA Dicembre 1941

Capit.A.N. Vincenzo Martellotta

OPERAZIONE ALESSANDRIA 18 DICEMBRE 1941

RELAZIONE DEL CAPITANO A.N. SPE. Vincenzo MARTELOTTA

=====00=====

Data di esecuzione: notte tra il 18 e il 19 dicembre 1941

Apparecchio : n.º 222

Equipaggio : 1º operatore Capitano A.N. SPE. Vincenzo MARTELOTTA

2º operatore 2do Capo Palombaro Mario ~~MARINO~~

Relazione cronologica.-

A bordo del Sommersgibile SCIRE' alle ore 16,30 del 18 dicembre 1941 ricevo il Comandante del Sommersgibile stesso il seguente ordine di operazione: "Attaccare una grossa petroliera carica e disporre nelle immediate vicinanze quattro bombe incendiarie".-

La segnalata presenza nel porto di Alessandria di 12 petroliere cariche per complessivo di circa 120'000 tonnellate di nafta, rilevava esaurientemente la grande importanza dell'ordine ricevuto; l'incendio che poteva svilupparsi sarebbe stato di proporzioni tali da provocare la completa distruzione del porto stes- con tutte le unità presenti e di tutte le sue installazioni. Tuttavia, non esso fare a meno di rispondere: "Comandante io obbedisco; però mi permetto di dire presente che sarebbe stata ambizione mia e del mio palombaro attaccare una ve da queira."

Il Comandante accetta questa mia osservazione con un sorriso, e, per accontentarmi, poichè sapeva del probabile rientro in porto di una nave Portaerei, raffica come segue il precedente ordine di operazione: "Ricercare nei suoi due siti di ormeggio abituali la nave portaerei ed attaccarla in caso di ritrovamento; in caso negativo tralasciare qualsiasi altro bersaglio costituito da unità militari ed attaccare una grossa petroliera carica disponendo nelle sue immediate vicinanze le quattro bombe incendiarie".

Alle 20,30 del 18 dicembre fuoriusciamo dal Sommersgibile in affioramento. Indi il sommersgibile esegue la manovra per posarsi sul fondo; durante questa sento un dolore alle orecchie che però scompare al termine della discesa. Il portello, posatosi sul fondo, rimane leggermente sbandato sulla dritta; questa condizione mi procura delle difficoltà nell'apertura del portello del cilindro contenente il mio apparecchio, situato appunto a poppa dritta. Tutti gli sforzi miei e del mio palombaro per far compiere al portello la completa rotazione sulla cerniera, non riescono a farlo ruotare più di una trentina di gradi. Chiedo ora alla riserva S.Ten. Medico SPACCARELLI di venire ad aiutarmi; e così, inoltre, sempre però con molto sforzo riusciamo ad aprirlo completamente, credo provando qualche rottura. Come infatti seppi alcuni mesi dopo, il sommersgibile entrò a Lero con il portello del cilindro aperto perché il personale di bordo non riuscì a rinchiuderlo. Seppi anche che il S.Ten. SPACCARELLI svenne subito per gli sforzi fatti nell'aiutarci e fu riportato a bordo dall'altra riserva.

va Ten.D.M. FELTRINELLI.

Le operazioni per estrarre l'apparecchio si svolgono regolarmente.

Eravamo d'accordo con DE LA PENNE e MARCEGLIA di riunirci a prua del sommersibile per poi andare insieme in superficie. Però, avendomi le difficoltà incontrate nell'apertura del portello causato una perdita di tempo e comprendendo il rumore delle pompe in azione che gli altri due apparecchi stanno già a galla invece di portarmi a prua seguendo la draglia del sommersibile, mi porto direttamente in superficie manovrando con l'aria. Appena fuori eseguo l'estrazione dei dalle batterie, apro il rubinetto di intercettazione del manometro da profondità e la saracinesca della pompa di assetto. Il mio apparecchio è leggermente pesante di assetto, proprio come lo avevo regolato prima di sistemarlo nel cilindro del sommersibile; lo alleggerisco, manovrando questa volta con le pompe, metto in moto e mi unisco agli altri due.

Il mare è calmo, la notte buia e intorno a noi tutto è tranquillo. In forze, a brevissima distanza l'uno dall'altro, dirigiamo seguendo le rotte studiate per avvicinarci all'imboccatura del porto.

Sono circa le 2100. Data la distanza che dobbiamo percorrere, data la più velocità degli apparecchi, dato il tempo che richiede il superamento delle truzioni, le ore di oscurità di cui possiamo disporre sono appena sufficienti permetterci di raggiungere gli obiettivi navigando sempre in superficie. È meglio navigare in immersione, per occultarci in caso di avvistamento da parte del nemico, sarebbe stato causa di una perdita di tempo tale da pregiudicare definitivamente la riuscita della missione. In base a queste considerazioni decidiamo di compiere la navigazione sempre in superficie e dritti sulle nostre rotte anche se fatti avvistati e fatti segno a caccia da parte del nemico: o la missione va lì o riuscivamo a condurla a termine.

Ci avevano detto che, a semicerchio con raggio di circa 5.000 metri dall'imboccatura del porto e correnti da una sponda all'altra in modo da chiuderlo completamente, erano stesi un cavo idrofonico ed una linea di ginnotti: in tal modo doveva essere impossibile a qualunque imbarcazione a motore non segnalata avvicinarsi al porto. Il non avere a nostra disposizione un mezzo per eludere un tipo di sbarramento ci risparmia il fastidio di prenderlo in considerazione; cediamo dopo aver tutti tolte la maschera facendo affidamento sul silenzio dei nostri motori. Il mio apparecchio è notevolmente più veloce degli altri tanto che per stare uniti mi tocca navigare in seconda tacca mentre gli altri vengono in quarta.

Ad un certo momento si accende il faro di Ras El Tin proiettandoci addosso il suo fascio di luce intermittente; vengono così illuminati dei punti a terra vediamo e riconosciamo benissimo e che ci consentono di accertarci dell'esattezza della nostra posizione e della nostra rotta. Ci fermiamo qualche minuto perfezionare l'assetto degli apparecchi: ne approfittiamo per consumare i necessari. Appena pronti mettiamo in moto e riprendiamo la navigazione verso la cattura.

Costeggiamo ad una distanza di circa cento metri il frangiflutti esterno. I fanali delle boe del canale di ponente sono accesi: questo mi fa pensare che qualche bastimento debba entrare o uscire dal porto. Uno scoppio mi dà la sensazione di aver urtato con l'apparecchio e con i piedi contro uno scoglio o qualche cosa di simile; l'apparecchio però è libero da ogni ostacolo, e da un secondo scoppio capisco che si tratta di bombette subaquee. Questa volta, come pure le successive, avverto una forte pressione alle gambe, come se queste fossero premute da qualcosa di pesante contro l'apparecchio. Metto la maschera e, per evitare la dannosa influenza dei frequenti aumenti di pressione alle parti vitali del corpo, mi piego in modo da restare basso sull'acqua ma con cuore, polmoni e testa fuori. Dico al mio palombaro Marino di mettere anche lui la maschera e di assumere una posizione simile alla mia, voltato però verso poppa, dato che io da quella parte non potevo badare, occupato com'ero a guardare di prora e con la maschera che mi consentiva solo un limitato settore di visibilità.

Arriviamo così all'imboccatura del porto. Nel doppiare l'estremità dell'ostruzione fissa esterna perdiamo il contatto con l'apparecchio di Marceglia. I fanali rosso e verde dell'entrata sono accesi. Sento alcune voci che provengono dalla testata del frangiflutti esterno e vedo agitarsi un fanale a mano presso il fanale di sinistra; presso il fanale di dritta scorgo una specie di gariata. Procediamo cercando di mantenerci al centro del passaggio tra i due fanali. All'altezza della testata dei moli non incontriamo, come ci aspettavamo, l'osizione: è aperta.

Stiamo avanzando lentissimamente. Improvvvisamente il palombaro Marino mi fa un colpo sulla spalla e mi dice: "Tutto a dritta!". Eseguo subito l'accostata dalla parte indicata aumentando la velocità; però quasi immediatamente l'apparecchio va a sbattere contro i galleggianti dell'ostruzione fissa interna: un po per effetto del suo moto ma molto perchè trascinato dall'onda di prua di una nave che, raggiungendomi, entra in porto. Mi meraviglio sul momento di non aver sentito prima il rumore delle eliche dell'unità che sta sorpassandomi e che ora sento e vedo benissimo essere un caccia a fanali spenti e che va a circa 10 nodi; sento anche perfettamente rumori di catene sulla sua prora e intr vedo della gente che traffica in coperta intenta ai preparativi per l'ormeggi. Perdo per qualche momento il contatto con l'apparecchio di DE LA PENNE; lo rivedo mentre subito dopo di me viene a sbattere anche lui contro i galleggianti presso i quali sono fermo, e poi lo perdo definitivamente di vista. Sono le 00,30 del 19 dicembre.

Mi guardo intorno e vedo verso l'uscita del porto che stanno per entrare altri due caccia a breve distanza uno dall'altro. All'estremità dell'ostruzione fissa interna vi è una boa con fanale bianco; presso di essa è ormeggiata un'imbarcazione un po più grande di una nostra Diesel con i fanali accesi. Rimetto in moto, e, profittando delle onde provocate dal secondo caccia che

entra, entro anch'io in porto, sempre in superficie, passando ad una ventina di metri dall'imbarcazione di guardia.

Superata la boa terminale dell'ostruzione, dirigo prima per 120° e poi per 40° in modo da passare come previsto tra il frangiflutti interno ed i moli a terra. Posso ormai sfruttare tutta la velocità del mio apparecchio. Sulla sinistra, affiancati ai frangiflutti, osservo due incrociatori leggeri con una mimetizzazione differente da quella delle nostre unità; sulla dritta, ormeggiato ad uno dei moli a terra, un piroscafo carica cassette e sacchi che giudico di viveri, illuminato a giorno da potenti cappelloni che diffondono una discreta luce per tutto il porto. All'estremità dei frangiflutti, dalla parte di fuori, è ormeggiata di punta la nave da battaglia francese LORRAINE.

Successivamente scorgo le sagome di altre due grosse navi da guerra alle boe, una di poppa all'atra; dalla posizione e dalla loro mole le riconosco per le due navi da battaglia, obiettivi di DE LA PENNE e MARCEGLIA. Passo tra di esse e dirigo per N.E. alla ricerca della portaerei in uno dei suoi due normali posti d'ormeggio: la portaerei non neanche qui (Da informazioni avute in seguito risultò che essa era passata da Suez diretta in Oceano Indiano il giorno prima della nostra azione).

Torno indietro per levante e poi dirigo a Sud per recarmi nella zona delle petroliere. Le rotte che seguo per riferire la portaerei e poi per recarmi nella zona delle petroliere vengono ad essere delle spezzate a causa delle continue accostate che devo fare per passare dalla parte non in luce, rispetto al piroscafo illuminato, di tutte le navi da guerra e mercantili che incontro nella navigazione.

Ad un certo momento mi trovo davanti, abbastanza vicina, la prima di una grossa nave da guerra che mi sembra una nave da battaglia; non l'avevo vista prima, a maggior distanza, a causa dello sfondo oscuro a terra. Da dove sono distingo benissimo in controluce le due navi da battaglia obiettivi di DE LA PENNE e MARCEGLIA, e quindi sono sicuro che quella che ho davanti non è una di quelle. Ritengo mio dovere attaccarla, anche e così facendo vengo a disobbedire all'ordine di operazione ricevuto.

Preparo per l'attacco l'apparecchio variandone l'assetto in modo da navigare con la testa di esso qualche centimetro sotto il pelo dell'acqua e con l'elica ad un paio di metri di profondità onde evitare movimenti di liquido e quindi fosforescenze in superficie. Eseguo l'avvicinamento sulla dritta, navigando in prima tacca. Non trovo l'ostruzione di prua e vedo che manca anche quella laterale di dritta. Quando ormai vicinissimo, sto per prendere gli ultimi rilevamenti per l'attacco, mi accorgo che i cannoni delle torri non devono essere di calibro superiore ai nostri da 152 e che quindi ho da fare con un incrociatore e non con una nave da battaglia. Evidentemente la breve distanza d'avvistamento e lo stare così basso sull'acqua mi hanno ingannato facendomi vedere le cose più grandi di quello che sono.

Un po a malincuore decido di rinunziare a questo bel bersaglio già a portata di mano, e di andare alla ricerca della grossa petroliera. Per allontanarmi dall'incrociatore preferisco ormai, data la brevissima distanza a cui mi trovo e l'assoluta tranquillità che regna a bordo, di scorrergli lungo il fianco e di uscire di poppa. Così mi porto sotto bordo e, con il timone leggermente indietro, navigo lungo il fianco della nave tenendomi sempre scostato con la mano. Il mio palombaro tocca anche lui lo scafo e, vedendo che io proseguo, mi chiede sotto voce perchè non ci fermiamo ad attaccare. Gli rispondo che abbisordine di attaccare una petroliera.

Quando siamo circa sotto il barcarizzo di poppa sono costretto a fermare perchè dalla coperta viene accesa una lampadina tascabile che proietta il suo fascio di luce in mare. Mi sembra di non aver fatto alcun rumore di sciacquo e non aver mai urtato contro lo scafo, perciò sto tranquillo. Copro con il pettore e con le braccia le fessure dei portellini oscuratori degli strumenti e resto ben fermo. Anche Marino è immobile. Decido mentalmente di manovrare la rapida solo se sono sicuramente scoperto perchè temo che il suo gorgoglio d'aria possa rivelare la presenza di apparecchi subacquei e far dare l'allarme in porto compromettendo irrimediabilmente sia la mia missione che quella dei miei due compagni. Ho diverse volte l'impressione che il fascio di luce mi sia addosso: dico l'impressione perchè non ho mai provato ad alzare lo sguardo alla sorgente luminosa sia per non dover fare il minimo movimento sia per timore che gli occhi della maschera facessero da specchio. Può benissimo darsi che sia stata solo una mia impressione perché la luce non sia mai stata diretta su di noi; può darsi che il mare, in quel punto calmo come olio, abbia fatto specchio e che quindi la luce riflessa sia passata sopra l'apparecchio, che era a qualche centimetro sotto il pelo dell'acqua, senza illuminarlo.

Credo che la luce sia rimasta accesa un minuto o due. Aspetto ancora un paio di minuti dopo che si è spenta, e quando mi sembra che tutto sia tornato tranquillo rimetto in moto e mi allontano lentissimamente. Quando sono a circa 50 metri dalla nave, aumento di velocità e dirigo in quarta tacca verso la zona delle petroliere.

Dopo circa un quarto d'ora di navigazione sono costretto a togliermi la maschera a causa di un po di mal di testa e di un forte urto di vomito. Respirando aria pura mi passa il mal di testa mentre l'agitazione di stomaco diminuisce soltanto; mi accorgo solo allora di non aver più lo stringinaso: molto probabilmente quindi questi disturbi sono stati causati dal fatto di aver respirato col naso anidride carbonica per un periodo di tempo che non posso precisare non essendomi accorto dell'istante della perdita dello stringinaso. Può però anche darsi che siano stati causati da cattiva depurazione della calce stata o dalle due cause insieme.

Mi faccio dare un altro stringinaso da Marino e provo a rimettere la maschera: mi è impossibile perchè lo stringere il boccaglio fra i denti mi fa tornare fortissimo l'urto del vomito. Continuo allora senza maschera verso la zona

petroliere finchè ne vedo una grossa e carica che apprezzo sulle 16.000 nello state. Provo ancora una volta a rimettere la maschera ~~ma~~ non riesco portare il boccaglio in bocca. Decido allora di eseguire l'attacco in :

Mi porto a poppa della petroliera e ordino a Marino di portarsi sotto carena e stabilire un collegamento il più verso prora possibile. Marino meraviglia perchè non eseguiamo l'attacco con l'apparecchio, come in tutte nostre esercitazioni. Non volendo accennargli del mio disturbo, non per bia timore che si impressioni ma per farlo lavorare tranquillo, gli rispondo che voglio restare in superficie per vedere se per caso sulla petroliera mettono in allarme. Marino prende allora l'ascensore di 40 metri e fa un tentativo per portarsi sotto carena. Non vi riesce perchè troppo leggero appesantisco con i due sergenti, lui riprova e questa volta riesce. Quando sono pronti lo richiamo a galla e gli dico di staccare la testa, avvia le spolette e portarla all'altro capo del collegamento. Marino esegue esattamente le 02,55. Quando sta per ripartire per trascinare la carica lungo la cima di collegamento, mi assicuro che gli orologi delle spolette sono regolati al ritorno sull'apparecchio e aspetto.

Mentre Marino sta lavorando sotto carena, una petroliera più piccola affianca alla nostra. Chiedo a Marino con i soliti segnali convenzionali e lui mi risponde che va bene. Quando, data volta alla carica, torna, mi dice che ha sentito dei rumori di elica e dei movimenti non forti nell'acqua, ma che ha continuato ed ultimato il lavoro perchè io non l'ho fermato. Gli mostro allora la seconda petroliera e lui contento dice: "Spero che tu resti qui ancora per tre ore, così sarà pagata anche lei".

Ripartiamo per andare a depositare le quattro bombe incendiarie; la prima, dopo averne avviate le spolette, ad centinaio di metri dalla petroliera una ventina di metri una dall'altra.

Allora dirigo verso il molo carboni, dove avevo cioè previsto di sbarcare. Ordino a Marino di distruggere il suo ed il mio autorespiratore che gli Giunto a terra ed accertandomi che non c'è nessuno dico a Marino di scendere e togliersi il vestito, tagliarlo in pezzi, buttarlo in mare ed aspettarmi.

Mi porto con l'apparecchio verso il largo e, quando credo di essere in una zona di mare piuttosto profonda, fermo ed eseguo una rapida immersione con la maschera. Quando tocco il fondo il manometro di profondità marca 17 metri e a galla, avvio l'autodistruttore, appesantisco al massimo l'apparecchio e lo bandono. Raggiungo a nuoto la banchina dove avevo lasciato Marino, prendo il vestito e lo faccio tagliare a pezzi e gettare in mare.

Con Marino mi avvio allora per uscire dal porto ed entrare in città. Siamo fermati ed arrestati da alcune guardie di dogana e polizia che chiamano anche un S.Ten. e sei militari della fanteria di Marina.

Veniamo condotti in un ufficio dove troviamo due tenenti della polizia che intraprendono ad interrogarcici. Sono le 0545. Mentre rispondo alle domande che mi vengono rivolte nella maniera più evasiva ed inconcludente p-

sopraggiunge un Capitano di Fregata inglese e chiede al più anziano dei due ufficiali egiziani di consegnarci a loro. Questa rifiuta in mancanza di autorizzazione del proprio Governo dato che, avendoci riconosciuti come italiani dai documenti trovati nelle nostre tasche, asseriva che, non essendo l'Egitto in guerra con l'Italia aveva bisogno di speciali istruzioni. Il Comandante inglese, avutane autorizzazione dall'Ammiragliato, richiede personalmente al Governo egiziano tali istruzioni ed tiene che siamo consegnati a lui.

Il mio orologio subacqueo è sul tavolo assieme agli altri oggetti sequestrati, ed io non lo perdo d'occhio. Pochi secondi dopo le 0554 si sente una forte esplosione che fa tremare il caseggiato. Qualche momento dopo, mentre salivamo in china per seguire l'Ufficiale inglese, se ne sente una seconda più lontano, e più di, mentre la macchina camminava, una terza.

Al Comando Marina di Ras el Tin subiamo un breve interrogatorio in termini bastanza cordiali e poi veniamo avviati ai campi di concetramento per prigionieri di guerra del Cairo.

NOTE

1°) - Il mio 2° operatore, 2° Capo Palm. MARINO Mario, si è perfettamente comportato sotto ogni riguardo. Sereno, calmo, preciso nell'eseguire i miei ordini anche nei momenti più difficili e nel portare a termine il suo lavoro in condizioni diverse da quelle previste, mi ha dato tutto l'ausilio che sapevo di potermi aspettare da lui e che le sue qualità professionali mi facevano prevedere..

2°) - Efficienza del materiale:

Apparecchio n.222: perfetta.

Vestiti impermeabili: completamente negative.

Autorespiratore: quella di MARINO ha perfettamente funzionato. Altrettanto non posso asserire del mio dato il manifestarsi di disturbi, ai quali, come ho detto nella relazione, non so quale causa attribuire esattamente.

li,

Vincenzo Martellotto